
Autoritat del
Transport Metropolità
ATM

Activitat 2000

Edició
Autoritat del Transport Metropolità
C\l. Muntaner, 315-321
08021 Barcelona
Telèfon 93.362.00.20
Fax 93.362.00.22
e-mail: atm@atm-transmet.es
web: www.atm-transmet.es

Impressió i maquetació
Temas de Comunicación

Dipòsit legal: B-31578-2001

Barcelona, juny de 2001



Index

CAPÍTOL 0:	5
Presentació	7
 CAPÍTOL 1:	 13
Administracions integrants de l'ATM	15
Òrgans de govern i estructura operativa	16
Recursos Humans	21
 CAPÍTOL 2:	 25
Informe de Gestió aprovat pel Consell d'Administració	27
Actuació 2000	41
TransMet Xifres	61
Indicadors d'activitat de l'any 2000	63
 CAPÍTOL 3: Informació econòmica	 69
 CAPÍTOL 4: Perspectives per al 2001	 111
Programa d'Actuació 2001	113
Pressupost 2001	118
 CAPÍTOL 5:	 121
Estatuts	123
Reglament de Règim Interior	130
Base d'execució del Pressupost	135
Principals Acords del Consell d'Administració 2000	141
 CAPÍTOL 6:	 153
Informe de gestión aprobado por la ATM	155
Management Report approved by ATM	170



Capítol 0:

Presentació



Presentació



Pere Macias i Arau

President de l'Autoritat
del Transport Metropolità

La revisió la Memòria d'Activitat d'un exercici, el Pressupost i el Pla d'Actuació que corresponen a l'Autoritat del Transport Metropolità, i la comparació d'aquests documents amb els de tan sols dues anualitats anteriors, confirmen el ritme intens que les Administracions consorciades han volgut traslladar a aquest ens, per tal de millorar d'una manera substancial les condicions de l'oferta de transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona.

D'ençà l'any 1998, s'han acomplert fites molt importants en el terreny de la planificació de les infraestructures, la gestió de projectes i la millora de les condicions de prestació dels serveis.

Del passat any 2000, en destaquen tres actuacions: la tramitació dels projectes del tramvia Diagonal-Baix Llobregat i de la línia L-9 del Metro, i les decisions relatives al procés d'integració tarifària. Aquest darrer, que ha de culminar enguany, suposarà una transformació radical dels hàbits d'utilització del transport col·lectiu per part dels ciutadans de la regió, tot afavorint el funcionament en xarxa del conjunt de línies i operadors existents i despenalitzant absolutament qualsevol desplaçament, sigui quina sigui la modalitat utilitzada. L'increment previst dels 50 milions d'usuaris actuals (un creixement d'entre el 7% i el 7,5%) avala aquesta decisió.

Però l'activitat de l'ATM no s'ha d'aturar i, entre les noves fites per al 2001 —sense que això signifiqui menystenir temes tan cabdals com el seguiment de la línia L-9, el projecte del tramvia Besòs-Sant Adrià, la tramitació del Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010, l'acabament de la implantació del Sistema Tarifari Integrat, els projectes de les línies Papiol-Mollet i Castelldefels-Cornellà, o l'extensió dels Ferrocarrils a Sabadell o Terrassa—, voldria destacar, pel seu caire

singularment emblemàtic, amb relació a les comeses que s'encomanen al Consorci, tres actuacions més.

En primer lloc, la implantació del nou horari de serveis en la franja nocturna, amb l'extensió des de les 5,00 hores fins les 24,00 hores a la xarxa ferroviària i de metro, en dies laborables, i la cobertura de la resta de la franja amb serveis horaris d'autobusos, de manera que més del 85% de la població resident a la Regió Metropolitana disposi d'un servei de transport públic continuat al llarg de tot l'any, evidentment amb freqüències diverses segons el moment del dia, atès per la modalitat més adequada a cada situació de demanda. De fet, aquest projecte serà l'inici de les actuacions que ha de desplegar l'ATM en relació amb el futur Pla de Serveis, que inicialment s'ha de presentar abans de la fi de l'exercici.

També hem de donar una gran transcendència a l'elaboració de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2001), que s'ha de dur a terme en l'últim trimestre de l'any. Quan es va crear l'ATM, aquesta va ser una de les eines de planificació que va justificar molts dels esforços de coordinació interadministratius realitzats en aquell moment. Han passat cinc anys i volem donar continuïtat a aquesta sèrie estadística, avui enquesta oficial de la Generalitat, perquè creiem que unes bones bases d'informació, que recullin els canvis que es produeixen en els hàbits de mobilitat dels nostres conciutadans, són essencials per decidir correctament el destí dels recursos que aquests posen a la nostra disposició.

Finalment i en aquest sentit, al llarg de l'any haurem de negociar, tant amb l'Administració Central com amb les Administracions consorciades i les diferents empreses de transport, el contingut del Conveni d'Infraestructures 2001-2005 i dels Contractes-Programa 2002-2005.

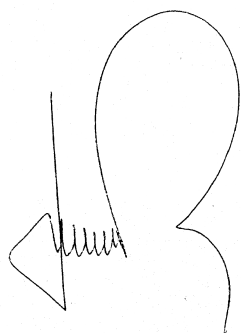


Amb la formalització dels diferents acords, l'ATM podrà continuar exercint la seva funció de ròtula financera del sistema de transport, tot garantint que es produeixin les aportacions públiques que permetin cobrir els dèficits estructurals del sector i les inversions necessàries per executar els projectes de renovació, millora o ampliació de la xarxa o prestacions de serveis, que venim impulsant.

Per desenvolupar-se com volem en els propers anys, el sistema de transport col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona necessita un flux d'aportacions públiques de l'ordre dels 100.000 MPTA/any, sigui per a inversions, sigui per a cobertura de dèficits. Obtenir aquests recursos ha de ser la nostra preocupació cabdal, per tal de garantir un nou cicle quadriennal d'estabilitat en el sector i de confiança en l'usuari. Únicament així podrem contribuir a situar adequadament el transport públic amb relació a l'ús del vehicle privat, des d'una perspectiva de sostenibilitat, en la seva participació en el repartiment de la mobilitat dels ciutadans.

Barcelona, maig de 2001

Pere Macias i Arau
President de l'ATM
Conseller de Política Territorial i Obres
Públiques



Francesc X. Ventura i Teixidor

President Comitè Executiu
Director general

En presentar l'Informe de Gestió, els comptes anuals i el Pressupost d'enguany voldria començar per destacar algunes qüestions que, des del meu punt de vista, serveixen per valorar el grau de consolidació a què ha arribat el Consorci.

En el segon semestre de l'any 2000, es va procedir a fer les obres d'adequació de la nova seu que, amb una superfície aproximada de 700 m² i diverses sales de reunions i treball, ens han de permetre actuar veritablement com a punt de trobada de totes les administracions i empreses vinculades al sector del transport de viatgers.

El nostre pressupost ha estat liquidat, amb un acompliment en despeses d'un 92,80% i un total de 42.536 MPTA (256 MEuros) de despeses, xifra que representa un increment del 10,3% respecte del pressupost de l'any 1999. Hem gestionat uns 46 expedients de contractació d'assistències, serveis, subministraments i obres, hem celebrat 89 sessions dels diferents òrgans de govern i comissions de col·laboració en què estem organitzats, i hem intervingut com a ponents o conferenciant en 17 activitats de tipus congressional.

En definitiva, l'ATM ja és, a tots els efectes, l'Autoritat organitzadora del sistema de transport de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Hem intentat exercir aquesta responsabilitat respectant les directrius fixades per les Administracions consorciades, en el si del Consell d'Administració, en totes les activitats que hem executat al llarg de l'any. Un any en el qual bàsicament ens hem centrat en els treballs del Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010 i hem finalitzat els estudis de traçat de les diferents actuacions que l'integren, inclosa la tramitació del projecte de traçat de la línia

L-9 que, atenent el mandat del Govern de la Generalitat, hem dut a terme tot esperant la seva aprovació definitiva.

En l'àrea de la gestió de projectes, cal destacar també el procés seguit pel concurs per a la implantació del tramvia en el tram Diagonal-Baix Llobregat. S'ha signat el contracte definitiu de concessió, s'ha culminat la tramitació administrativa del projecte, tant en la vessant mediambiental com en la urbanística, i estem en condicions d'iniciar les obres en el primer semestre de l'any 2001, de manera que el servei pugui ser una realitat l'estiu del 2003. Paral·lelament, s'han començat els treballs d'elaboració d'un nou projecte de traçat del tram Glòries-Besòs, a licitar l'any 2001.

Un altre gran bloc d'actuacions l'ha constituït l'aprovació i el desenvolupament del projecte d'implantació del nou Sistema Tarifari Integrat. Acords amb les administracions titulars dels serveis, acords amb els diferents operadors de transport, definició de l'estructura de corones i sectors i de la gamma i prestacions dels títols, aprovació dels plecs de prescripcions per a l'homologació dels equips de venda i validació, designació de l'organisme certificador, creació de la xarxa de distribució de títols, constitució de la cambra de distribució d'ingressos i de compensació, disseny de les campanyes informatives i de divulgació, etc. han estat aspectes als quals l'equip humà de l'ATM i també els responsables d'explotació, bitlletatge o equipaments informàtics, entre altres, de cadascuna de les empreses, han dedicat els seus esforços continuats. Sense l'esperit de treball en comú, la voluntat de col·laboració i el desig de fer avançar decididament el projecte que tots ells han fet palesos, avui la integració tarifària no seria una realitat.

Finalment, voldria fer esment d'uns treballs



realitzats aquest any, que han de ser eines bàsiques de suport a la presa de decisions, sobretot en els aspectes econòmics de la nostra activitat. L'estudi *Els comptes del transport* i el relatiu als *Sistemes de finançament del transport públic a diferents àrees metropolitanes d'Europa* han de donar lloc, en el futur, a una profunda reflexió sobre la necessitat d'introduir nous criteris a l'hora d'establir els mecanismes de la transferència de recursos de les diverses administracions al sector del transport de viatgers, en el context d'una política decidida de suport al transport públic per tal de millorar-ne les condicions de servei, tot actuant d'aquesta manera com a reguladors del nivell de congestió del trànsit privat i com a elements de redistribució de rendes, de caràcter social, en establir uns preus subvencionats per a l'ús del transport públic que tendeixin a afavorir els col·lectius amb menys possibilitats d'accedir al vehicle privat.

En els textos que constitueixen aquesta Memòria hi trobaran, expressada amb més precisió, la informació relativa a tots aquests projectes, estudis i treballs que impulsa l'ATM i també als que ha de dur a terme al llarg de l'any 2001. Una altra de les nostres preocupacions ha estat intentar obrir-nos com més millor al conjunt de la ciutadania, utilitzant les tecnologies de la informació de què disposem. És per això que els pregaria que, si poden, utilitzin també la nostra web (www.atm-transmet.es) per adquirir un major coneixement de la nostra activitat i fer-nos arribar les seves opinions i suggeriments. Per a nosaltres serà la millor demostració que treballem en

la direcció encertada.

Barcelona, maig de 2000

Francesc X. Ventura i Teixidor
President del Comitè Executiu
Director General